

運輸安全委員会は、令和4年6月30日(木)、145件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

区分	事故:重大1、重大・軽微以外55、軽微67 計123件	インシデント: 重大なし、重大・軽微以外なし、軽微22 計22件
事故等種類(件)	衝突34、乗揚26、衝突(単)17、死傷等14、施設等損傷11、 転覆10、火災5、浸水4、沈没2	運航不能20(機関故障14、絡索3、燃料不足2、電源供給不能1)、 運航阻害1、座洲1
関係船舶(隻)	漁船48、プレジャーボート37、貨物船24、旅客船10、タンカー9、水 上オートバイ9、遊漁船8、非自航船8、押・引船6、作業船6、瀬渡船 1、公用船1、その他1 計168隻	プレジャーボート14、漁船4、遊漁船2、タンカー1、瀬渡船1 計22隻
死傷者等(人)	死亡12、行方不明2、重傷6、軽傷40 計60人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び神戸事務所の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① 静岡県清水港の防波堤入口付近で入航中のコンテナ船と出航中のコンテナ船とが衝突した事例

清水港で、入航中のコンテナ船と出航中のコンテナ船とが、外港防波堤と三保防波堤の間の防波堤の入口付近で衝突した

② 兵庫県赤穂港の港界付近で同港に入航する貨物船が乗り揚げた事例

赤穂港に入航する目的で北東進中の貨物船が、可航水域として掘り下げられた水路南側の浅所に乗り揚げた

海難防止への
インフォメーション

① コンテナ船A(17,153トン) コンテナ船B(9,443トン) 衝突

(清水港で、入航中のコンテナ船と出航中のコンテナ船とが、防波堤の入口付近で衝突した)

【事故概要】 夜間、清水港において、コンテナ船A(中華人民共和国香港特別行政区籍、17,153トン、19人乗組、水先人乗船)は、袖師第一ふ頭に向けて入航中、コンテナ船B(ナッソー(バハマ国)籍、9,443トン、17人乗組)は、同ふ頭を離岸して出航中、外港防波堤と三保防波堤の間の防波堤の入口付近において両船が衝突した

【発生日時】 令和元年10月24日 18時06分ごろ

【発生場所】 静岡県静岡市清水港

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船: 船首部外板に破口及び球状船首に凹損 B船: 右舷船首部外板に凹損

《原因・背景等》 夜間、清水港において、A船が入航中、B船が出航中、

◎A船: 船長及び水先人が、清水港の航路(本件航路)内でB船と左舷を対して行き会うことができると思って入航を続けた

◎B船: 船長が、本件防波堤入口付近に向けて左転する時機が遅れ、本件航路を南側に外れて三保防波堤に接近し、同防波堤との衝突を回避する目的で左舵一杯を取り、北方に急旋回して、本件航路を北北東方に横切る針路で出航した

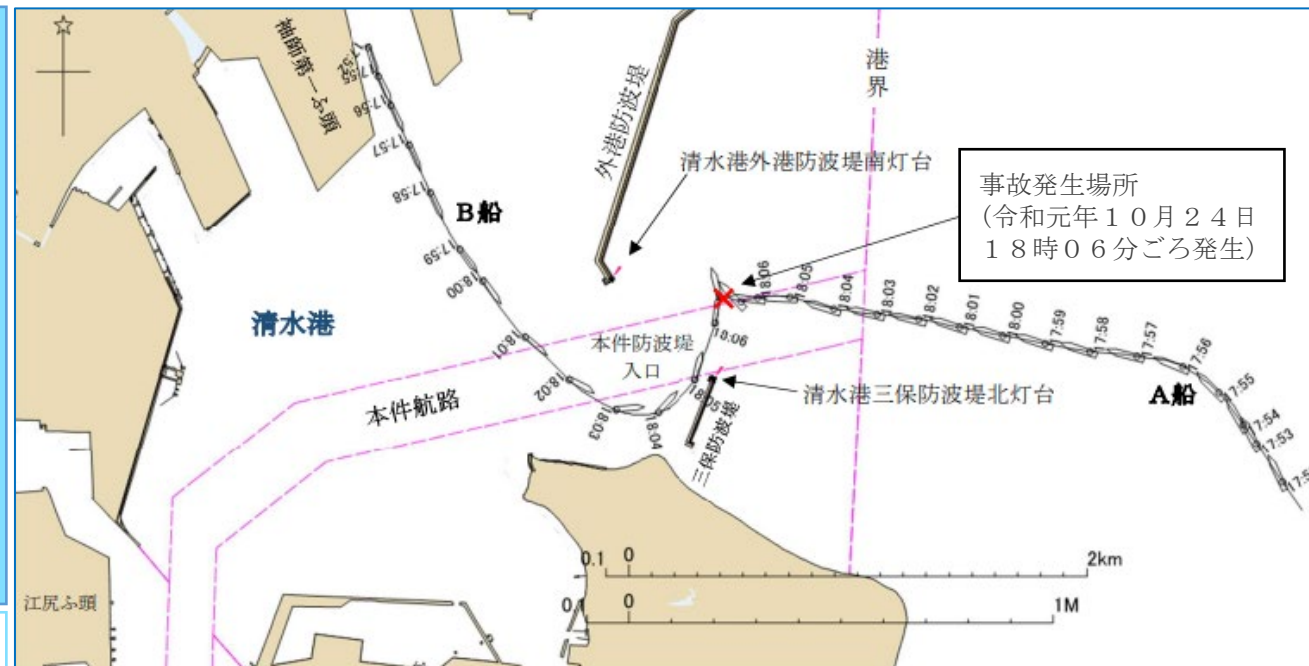
○A船の船長及び水先人は、B船が本件航路により出航すると思い、同航路を北北東方に横切る針路で出航するとは思わなかったため、入航を続けた

○B船の船長は、左転すれば船首方を航行しているタグボート(C船)に右舷船尾部が衝突する態勢で接近すると思い、同タグボートの動静に意識を集中して操船し続けたため、左転が遅れた

○A船が航路により入航を始めた際に入出航の順番について再確認が行われなかったことは、本事故の発生に関与した

《再発防止策》 (事故後に、清水水先区水先人会及び清水船舶情報センターにより講じられた措置については報告書参照)

- (1) 入航船は、本件防波堤入口付近において出航船と行き会うおそれがあるときは、清水港水域利用調整の手引きに規定している自主ルールに従い、本件航路の外側の海域で待機すること
- (2) 出航船は、特定の船舶の動静のみに意識を集中して操船することなく、また、継続的に船位の確認を行い、航路により出航すること
- (3) 出入航船及び清水船舶情報センターは、出航の遅延等が発生した場合、出入航船が本件防波堤入口付近で接近する可能性があることを認識し、出入航の順番について再確認すること
- (4) 清水水先区水先人会は、所属する水先人に対し、清水港水域利用調整の手引きを遵守し安全に航行するよう指導、教育すること



《関連情報》

- ・ 清水港は、港則法に定める特定港で、同法第12条に、「汽艇等以外の船舶は、特定港に出入し、又は特定港を通過するには、国土交通省令で定める航路によらなければならない。」と定められている(この規定は、令和3年7月1施行の改正港則法で第11条となっている)
- ・ 清水港水域利用調整の手引きの自主ルールでは、航路内で他船と行き会わないことになっていた
- ・ C船は、B船の離岸支援作業を終えたタグボートで、B船を先導する意図はなく、入航するA船の着岸支援作業に備えて待機する目的で、三保防波堤西方の海域に向けて航行していた

* 本調査報告書は、R4.6.30に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(1,774トン) 乗揚

(赤穂港に入航する貨物船が、可航水域として掘り下げられた水路の南側の浅所に乗り揚げた)

【事故概要】 貨物船A(シエラレオネ共和国籍、1,774トン、10人乗組、ケイ酸ナトリウム約2,500トン積載)は、兵庫県赤穂港に入航する目的で北東進中、可航水域として掘り下げられた水路(本件水路)の南側の浅所に乗り揚げた

《原因・背景等》 本船が、赤穂港に入航する目的で北東進中、
◎ 船長が、ラインボートが本船を先導してくれると思い、ラインボートの航跡に続いて航行を続けたため、本件水路の可航水域を外れていることに気付かず、本件水路の南側の浅所に乗り揚げた

- 船長は、ラインボートが行う作業の役割を承知していたものの、ラインボートが赤穂港の航路入口付近から本船の前路を航行していたことから、ラインボートが本船を先導してくれると思った
- 船長は、ラインボートが浅所の地理的状况を把握していると思い、ラインボートの存在に安心して船位の確認及び予定針路からのずれを慎重に確認せず航行を続けたことから、本件水路の可航水域を外れていることに気付かなかった

《再発防止策》

- (1) 船長は、航海計画を作成する際、航行に危険を及ぼす可能性がある付近を航行しなければならない場合、**予定針路**以外に、**避險線**及び**進入不可能海域**を設定し、**海図に記入しておくこと**
- (2) 船長は、水深等の違いを表示する立標等がない水域を航行する際、船位を確認する時間的余裕がない場合もあるので、**海図に記載された避險線及び進入不可能海域を順序よく確認しながら船を進めること**
- (3) 船長は、代理店等が指示する喫水及び入港予定時刻の制限に従うとともに、接岸場所に至るまでの間に**U.K.C.***を十分に保つことができないと予想された場合、代理店等に**接岸場所の変更を申し出るなど、安全運航に努めること** * U.K.C.(Under Keel Clearance): 余裕水深=(海図上の水深)+(潮高)-(喫水)
- (4) 兵庫県は、定期的に本件水路付近の掘り下げ及び水路調査を行うとともに、**水深等の違いを表示する立標等を設置することが望ましい**

【発生日時】
令和3年8月29日
15時41分ごろ

【発生場所】
兵庫県赤穂市
赤穂港港界付近

【死傷者等】
なし

【損傷等】
右舷船底部に擦過傷及び舵に凹損を伴う擦過傷



* 本調査報告書は、R4.6.30に公表されました。 詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

《関連情報》 ・ 船長は、事前に作成した航海計画の中で、本件岸壁入口付近が狭く、予定針路を外れると乗り揚げの危険があったので、本船の海図に海図記載水深約4m上を通過するように港奥の本件水門を船首目標とする約46°の針路を記載していた

・ 本事故発生時の潮高は約170cm(推算値)、本船の船首尾喫水は約5.3mであったことから、海図記載水深3.6m以上の場所を航行する必要があった